



# คำอธิบายและวิเคราะห์ ของฝ่ายจัดการ 1Q/69



บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

☎ 02-1965038 ✉ [ir@pttor.com](mailto:ir@pttor.com) 🌐 [pttor.com](http://pttor.com)

# บทสรุปผู้บริหาร

## ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
รายได้ขายและบริการ	182,422	155,535	176,125	13.2%	(3.5%)
กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ (EBITDA)	6,484	4,443	7,100	59.8%	9.5%
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ <sup>1</sup>	4,380	2,078	2,415	16.2%	(44.9%)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท/หุ้น)	0.36	0.17	0.20	17.6%	(44.4%)

<sup>1</sup> กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ OR (บริษัทใหญ่)

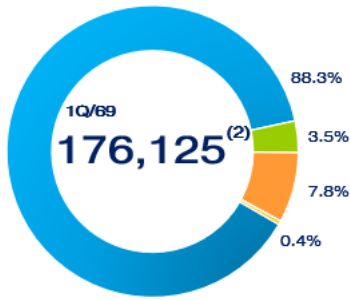
### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ("OR")

มีรายได้ขายและบริการ 176,125 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 20,590 ล้านบาท (+13.2%) เมื่อเทียบกับ 4Q/68 โดยหลักจากปริมาณจำหน่ายน้ำมันที่เพิ่มขึ้น และราคาจำหน่ายเฉลี่ยต่อลิตรที่ปรับตัวสูงขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก โดยเฉพาะในช่วงเดือนมีนาคมที่เกิดสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางได้ส่งผลกระทบต่ออุปทานน้ำมันโลกอย่างมีนัยสำคัญ ทำให้ปริมาณน้ำมันในตลาดปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว ส่วนทางกับอุปสงค์น้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นจากความกังวลต่อภาวะการขาดแคลน ส่งผลให้ราคาน้ำมันในตลาดโลกพุ่งสูงขึ้น เป็นผลให้กลุ่มธุรกิจ **Mobility** เพิ่มขึ้น 11.3% ตามปริมาณจำหน่ายในธุรกิจค้าปลีกน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้น และกลุ่มธุรกิจ **Global** เพิ่มขึ้น 64.5% จากประเทศฟิลิปปินส์ที่มียอดจำหน่ายดีเซลเพิ่มขึ้น ในขณะที่กลุ่มธุรกิจ **Lifestyle** ลดลง 3.8% จากทั้งธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม และธุรกิจค้าปลีกอื่น ๆ ตามปัจจัยฤดูกาล

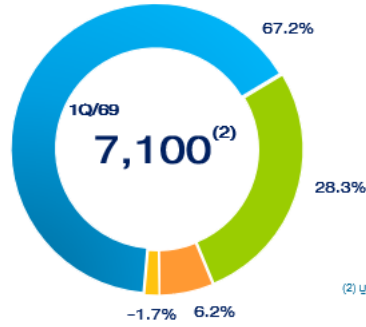
ใน 1Q/69 มี **EBITDA** จำนวน 7,100 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,657 ล้านบาท (+59.8%) จากไตรมาสก่อนหน้า ในทุกกลุ่มธุรกิจ โดยหลักจากกลุ่มธุรกิจ **Mobility** (+59.8%) ที่ภาพรวมกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรลดลงจากผลกระทบจากมาตรการตรึงราคาจำหน่าย ที่ทำให้ไม่สามารถปรับขึ้นราคาให้สะท้อนต้นทุนได้ รวมถึงมีผลขาดทุนจากการบริหารความเสี่ยง และกลุ่มธุรกิจ **Lifestyle** (+19.9%) ที่ค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่ลดลง รวมถึงกลุ่มธุรกิจ **Global** ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น (>100%) จากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่ดีขึ้นในประเทศฟิลิปปินส์ และ สเปน.ลาว สำหรับภาพรวมค่าใช้จ่ายดำเนินงานลดลง โดยหลักจากค่าโฆษณาประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย ค่าจ้างบุคคลภายนอก และค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร สำหรับส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน (Share of gain from investments) ภาพรวมเพิ่มขึ้น ในไตรมาสนี้อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนตัวลง ส่งผลให้เกิดผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ส่วนทางกับตราสารอนุพันธ์ที่มีผลขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงของผลิตภัณฑ์น้ำมันจากราคาที่ผันผวนอย่างมาก โดยหลักจากน้ำมันอากาศยาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็น Unrealized Loss ทำให้ใน 1Q/69 OR มีกำไรสุทธิจำนวน 2,415 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน 337 ล้านบาท (+16.2%) และคิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.20 บาท

สำหรับผลการดำเนินงาน 1Q/69 เมื่อเทียบกับ 1Q/68 **EBITDA** เพิ่มขึ้น 616 ล้านบาท (+9.5%) โดยหลักจากกลุ่มธุรกิจ **Mobility** (+14.2%) ที่กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับตัวลดลงเช่นเดียวกัน โดยหลักจากดีเซลและเบนซิน และกลุ่มธุรกิจ **Lifestyle** (+13.0%) จากกำไรขั้นต้นของธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มที่ปรับตัวดีขึ้น แม้ว่ากลุ่มธุรกิจ **Global** ปรับลดลง (-26.1%) ตามกำไรขั้นต้นในประเทศกัมพูชาที่ลดลงจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างไทย-กัมพูชา สำหรับภาพรวมค่าใช้จ่ายดำเนินงานปรับเพิ่มขึ้นตามการขยายธุรกิจ สำหรับส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน (Share of gain from investments) ภาพรวมเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในไตรมาสนี้ OR มีผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และมีผลขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์ ส่งผลให้กำไรสุทธิลดลง 1,965 ล้านบาท (-44.9%)

## รายได้ขายและบริการ<sup>(1)</sup>



## EBITDA<sup>(1)</sup>



(1) มูลค่าก่อนรายการปรับปรุงระหว่างปี (%)  
(2) มูลค่าหลังรายการปรับปรุงระหว่างปี (ล้านบาท)

## ฐานะทางการเงิน ณ 31 มีนาคม 2569

OR มีสินทรัพย์รวมจำนวน 236,545 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 38,614 ล้านบาท จากสิ้นปี 2568 โดยหลักมาจากลูกหนี้กองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น จากการชดเชยเพื่อพยุงราคาจำหน่ายในช่วงสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ทำให้ราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวพุ่งสูงขึ้น และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น OR มีหนี้สินรวมจำนวน 120,037 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 35,926 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากเจ้าหนี้การค้าโรงกลั่นที่เพิ่มขึ้น ตามต้นทุนราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้น สำหรับส่วนของผู้ถือหุ้น มีจำนวน 116,508 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,687 ล้านบาท โดยหลักจากกำไรสุทธิระหว่างงวด

ทั้งนี้ OR ยังคงได้รับการจัดอันดับเครดิตองค์กรจากริสเรตติ้ง ที่ระดับ “AA+” ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิตคงที่ (Stable) สะท้อนถึงสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง รวมถึงความเป็นผู้นำในตลาดผลิตภัณฑ์น้ำมันปิโตรเลียมในประเทศไทย และความแข็งแกร่งของธุรกิจ Lifestyle ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการทำกำไร

# เหตุการณ์สำคัญของปี 2569

## การจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อพัฒนาและดำเนินธุรกิจโรงแรมราคาประหยัด (Budget Hotel)

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2569 บริษัท มอดูลัส เวนเจอร์ จำกัด (Modulus) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ OR จัดตั้งบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) ร่วมกับ บริษัท โรงแรมเซ็นทรัลพลาซา จำกัด (มหาชน) (CENTEL) โดย Modulus ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 การเข้าลงทุนดังกล่าว เพื่อพัฒนาและดำเนินธุรกิจโรงแรมราคาประหยัด (Budget Hotel) สอดคล้องกับกลยุทธ์ของ OR ในการมุ่งแสวงหาธุรกิจใหม่ที่ตอบสนองการใช้ชีวิตของผู้บริโภค (All Lifestyles) และเติมเต็มระบบนิเวศน์ของ OR (OR Ecosystem)

## การลงทุนใน บริษัท ไทยไปป์ไลน์ เน็ตเวิร์ค จำกัด (“TPN”)

วันที่ 30 มีนาคม 2569 บริษัท มอดูลัส เวนเจอร์ จำกัด (“Modulus”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ OR เข้าถือหุ้นร้อยละ 55.41 ใน TPN ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจระบบขนส่งน้ำมันทางท่อจากจังหวัดสระบุรีไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การเข้าลงทุนดังกล่าว เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน รวมถึงยกระดับความสามารถในการแข่งขันให้กับกลุ่มธุรกิจ Mobility เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

# ภาพรวมเศรษฐกิจ 1Q/69

**เศรษฐกิจไทย** พยายามชะลอลง โดยมีปัจจัยขับเคลื่อนหลักจากการจัดตั้งรัฐบาล การลงทุนและส่งออกสินค้า รวมถึงกำแพงภาษีสหรัฐฯ ต่อสินค้าไทยปรับลดลงชั่วคราว แต่ในขณะเดียวกันยังคงเผชิญแรงกดดันจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกและการค้าโลกชะลอตัวลง ขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้นจากราคาสินค้าพลังงาน จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงจากเที่ยวบินที่ลดลงและต้นทุนการบินที่สูงขึ้น ภาคการเงินที่ตึงตัว และหนี้ครัวเรือนสูง ถูกซ้ำเติมด้วยราคาพลังงานและเงินเฟ้อที่เร่งตัวสูง โดยในระยะข้างหน้าเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยและความท้าทาย ไม่ว่าจะเป็นความขัดแย้งในตะวันออกกลางยังมีความไม่แน่นอนสูง โดยความรุนแรงและความยืดหยุ่นของสถานการณ์จะเป็นปัจจัยกำหนดราคาพลังงาน ภาวะขาดแคลนวัตถุดิบ และแรงกดดันเงินเฟ้อ ทั้งนี้ หากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงติดลบสูงอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลอาจปล่อยราคาน้ำมันในประเทศปรับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจนเกิดแรงกระแทกต่อเศรษฐกิจ ความเสี่ยงจากการถูกปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือของประเทศ รวมถึงความเสี่ยงจากมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ยังมีความไม่แน่นอนสูง

**เศรษฐกิจโลก** มีแนวโน้มชะลอตัวลง แม้จะมีแรงหนุนจากการลงทุนใน AI และโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง แต่ได้รับแรงกดดันจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ส่งผลให้เงินเฟ้อมีแนวโน้มเร่งตัวขึ้นตามราคาพลังงานและค่าขนส่ง โดยภูมิภาคเอเชียและยุโรปมีแนวโน้มได้รับผลกระทบสูงเนื่องจากพึ่งพาการนำเข้าพลังงานสุทธิในระดับสูง ขณะที่ทิศทางนโยบายการเงินอาจผ่อนคลายได้น้อยลง และมีข้อจำกัดของนโยบายการเงินและการคลังในการสนับสนุนเศรษฐกิจจากแรงกดดันเงินเฟ้อและความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง นอกจากนี้ ด้านราคาพลังงานโลกยังคงมีความผันผวน โดยได้รับแรงกดดันจากความยืดหยุ่นและความรุนแรงของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง รวมถึงความเสียหายของโครงสร้างพื้นฐานพลังงานที่สำคัญ ส่งผลให้รัฐบาลทั่วโลกเริ่มตระหนักถึงความเสี่ยงของการพึ่งพาพลังงานในตะวันออกกลาง และเร่งสะสมน้ำมันสำรองเชิงยุทธศาสตร์ (SPR Refilling) **เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา** ชะลอตัวลง ขณะที่เงินเฟ้อยังอยู่ในระดับสูง จากแรงกดดันด้านราคาพลังงานและตลาดแรงงานที่เริ่มอ่อนตัว แม้ยังมีแรงหนุนจากการลงทุนด้าน AI และนโยบายการคลัง อย่างไรก็ตาม การบริโภคที่อ่อนแอจากการชะลอตัวของชีพที่สูง และเงินเฟ้อมีความเสี่ยงเร่งขึ้นอีก ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีแนวโน้มคงอัตราดอกเบี้ยในระดับสูงนานขึ้น ขณะที่ภาวะการเงินเริ่มตึงตัวมากขึ้น โดยเฉพาะในตลาดสินเชื่อเอกชน **เศรษฐกิจจีน** ชะลอตัวจากปัจจัยกดดันเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะปัญหาในภาคอสังหาริมทรัพย์และอุปสงค์ภายในประเทศที่อ่อนแอ ขณะที่ความตึงเครียดทางการค้าและเศรษฐกิจโลกยังกดดันการเติบโต แม้ยังมีแรงสนับสนุนจากมาตรการภาครัฐเพื่อพยุงเศรษฐกิจ

# ผลการดำเนินงานของ OR

หน่วย : ล้านบาท	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
<b>รายได้ขายและบริการ</b>	<b>182,422</b>	<b>155,535</b>	<b>176,125</b>	<b>13.2%</b>	<b>(3.5%)</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	165,635	142,037	158,149	11.3%	(4.5%)
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	5,911	6,546	6,298	(3.8%)	6.5%
: กลุ่มธุรกิจ Global	14,494	8,452	13,907	64.5%	(4.0%)
: อื่นๆ	694	745	772	3.6%	11.2%
<b>รายได้อื่น</b>	<b>418</b>	<b>589</b>	<b>330</b>	<b>(44.0%)</b>	<b>(21.1%)</b>
<b>ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน</b>	<b>3,702</b>	<b>5,111</b>	<b>3,823</b>	<b>(25.2%)</b>	<b>3.3%</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าเสื่อมราคา</b>	<b>6,484</b>	<b>4,443</b>	<b>7,100</b>	<b>59.8%</b>	<b>9.5%</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ (EBITDA)</b>					
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	4,152	2,966	4,740	59.8%	14.2%
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	1,767	1,665	1,997	19.9%	13.0%
: กลุ่มธุรกิจ Global	590	(12)	436	>100%	(26.1%)
: อื่นๆ	(75)	(174)	(120)	31.0%	(60.0%)
<b>ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย</b>	<b>1,849</b>	<b>1,860</b>	<b>2,042</b>	<b>9.8%</b>	<b>10.4%</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงานตามส่วนงาน</b>	<b>4,635</b>	<b>2,582</b>	<b>5,058</b>	<b>95.9%</b>	<b>9.1%</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	3,004	1,813	3,399	87.5%	13.1%
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	1,270	1,164	1,502	29.0%	18.3%
: กลุ่มธุรกิจ Global	434	(172)	285	>100%	(34.3%)
: อื่นๆ	(123)	(221)	(175)	20.8%	(42.3%)
<b>ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากการร่วมค้าและบริษัทร่วม</b>	<b>204</b>	<b>161</b>	<b>215</b>	<b>33.5%</b>	<b>5.4%</b>
: กลุ่มธุรกิจ Mobility	188	147	165	12.2%	(12.2%)
: กลุ่มธุรกิจ Lifestyle	11	4	8	100.0%	(27.3%)
: กลุ่มธุรกิจ Global	(13)	(50)	(2)	96.0%	84.6%
: อื่นๆ	18	60	44	(26.7%)	>100%
<b>กำไร(ขาดทุน)จากตราสารอนุพันธ์</b>	<b>239</b>	<b>309</b>	<b>(2,434)</b>	<b>&lt;(100%)</b>	<b>&lt;(100%)</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน</b>	<b>(77)</b>	<b>(292)</b>	<b>291</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>&gt;100%</b>
<b>รายได้และ(ค่าใช้จ่าย)อื่นๆ</b>	<b>680</b>	<b>(278)</b>	<b>119</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>(82.5%)</b>
<b>กำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ (EBIT)</b>	<b>5,681</b>	<b>2,482</b>	<b>3,249</b>	<b>30.9%</b>	<b>(42.8%)</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>	<b>263</b>	<b>219</b>	<b>209</b>	<b>(4.6%)</b>	<b>(20.5%)</b>
<b>ภาษีเงินได้</b>	<b>1,038</b>	<b>186</b>	<b>627</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>(39.6%)</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิ<sup>1</sup></b>	<b>4,380</b>	<b>2,078</b>	<b>2,415</b>	<b>16.2%</b>	<b>(44.9%)</b>
<b>กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท/หุ้น)</b>	<b>0.36</b>	<b>0.17</b>	<b>0.20</b>	<b>17.6%</b>	<b>(44.4%)</b>

<sup>1</sup> กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของ OR (บริษัทไทย)

# ผลการดำเนินงานตามกลุ่มธุรกิจ

## Seamless Mobility



### สถานการณ์ราคาน้ำมัน

สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (The International Energy Agency : IEA) เดือนเมษายน 2569 รายงานความต้องการใช้น้ำมันของโลกในปี 2569 เฉลี่ยอยู่ที่ 104.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือลดลงจาก 0.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน จากปีก่อนหน้า ท่ามกลางสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อภาพรวมเศรษฐกิจโลก โดยก่อให้เกิดภาวะอุปสงค์ถูกทำลาย (Demand Destruction) ในระยะแรกพบว่าอุปสงค์น้ำมันในกลุ่มประเทศตะวันออกกลางและเอเชียได้ปรับตัวลดลง จากความต้องการใช้ผลิตภัณฑ์แก๊ส LPG และน้ำมันอากาศยานที่ชะลอตัวลง อุปสงค์น้ำมันมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบเพิ่มเติมจากภาวะขาดแคลนและราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น

หน่วย : เหรียญสหรัฐฯ/บาร์เรล	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
น้ำมันดิบดูไบ	76.9	63.8	86.3	35.3%	12.2%
น้ำมันเบนซิน	84.7	79.5	95.9	20.7%	13.3%
น้ำมันดีเซล	91.2	88.3	121.7	37.9%	33.5%
น้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าด	90.1	88.4	122.6	38.7%	36.0%

**ราคาน้ำมันดิบดูไบ 1Q/69** เฉลี่ยอยู่ที่ 86.3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่า 4Q/68 ที่เฉลี่ยที่ระดับ 63.8 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และสูงกว่า 1Q/68 ที่ระดับ 76.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล การปรับตัวเพิ่มขึ้น มีสาเหตุมาจาก (1) ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานทางพลังงานในประเทศพันธมิตรทั่วภูมิภาคอ่าวเปอร์เซียได้รับความเสียหาย เช่น โรงผลิตน้ำมัน Ras Tanura ของซาอุดีอาระเบีย และแหล่งก๊าซธรรมชาติ Ras Laffan ของกาตาร์ ซึ่งเป็นผู้ผลิตก๊าซ LNG รายใหญ่ของโลก (2) อิหร่านปิดช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งกระทบต่อการขนส่งน้ำมันมากกว่า 20-25% ของอุปทานโลก ส่งผลให้น้ำมันดิบและน้ำมันสำเร็จรูปจำนวนมากไม่สามารถส่งออกได้

ทำให้อุปทานน้ำมันทั่วโลกได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชีย ซึ่งมีการพึ่งพาการนำเข้าจากตะวันออกกลางเป็นหลัก (3) ผู้ผลิตน้ำมันในอ่าวเปอร์เซียได้ทยอยลดกำลังการผลิตเนื่องจากสินค้าคงคลังอยู่ในระดับสูง และการไม่สามารถส่งออกน้ำมันผ่านช่องแคบฮอร์มุซได้

**ในด้านสถานการณ์อุปทานน้ำมันโลก** มีปริมาณในเดือนมีนาคมลดลงถึง 10.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน ลงมาอยู่ที่ระดับ 97 ล้านบาร์เรลต่อวัน จากกลุ่ม OPEC ที่สูญเสียกำลังการผลิต 8.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยสอดคล้องกับปริมาณน้ำมันสำรอง OECD ปรับตัวลดลง 42.7 ล้านบาร์เรล อย่างไรก็ตาม **ราคาน้ำมันได้รับปัจจัยกดดัน** จาก (1) IEA เตรียมระบายน้ำมันสำรองฉุกเฉินทางยุทธศาสตร์ (Strategic Petroleum Reserve : SPR) ครั้งใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์จำนวน 400 ล้านบาร์เรล เพื่อบรรเทาผลกระทบจากการขาดแคลนอุปทาน (2) กลุ่มสมาชิก OPEC+ ตกลงที่จะเพิ่มการผลิตน้ำมันดิบขึ้น 0.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในเดือนพฤษภาคม 2569 เพื่อช่วยพยุงตลาด (3) สหรัฐฯ ได้อนุมัติใบอนุญาตสำหรับการส่งออกน้ำมันดิบจากเวเนซุเอลา ส่งผลให้เวเนซุเอลาสามารถเพิ่มระดับการผลิตได้ (4) นโยบายผ่อนปรนของสหรัฐฯ ที่ผ่อนปรนมาตรการเพื่อให้ปริมาณน้ำมันรัสเซียกลับเข้าสู่ตลาดโลกเพิ่มขึ้น เพื่อรักษาสมดุลของอุปทานและเสถียรภาพด้านราคาน้ำมัน

**ราคาน้ำมันสำเร็จรูปตลาดสิงคโปร์ใน 1Q/69 ราคาน้ำมันเบนซิน** เติบโตอยู่ที่ 95.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 4Q/68 ที่มีค่าเฉลี่ย 79.5 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากโรงกลั่นในเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และจีนเริ่มลดกำลังการผลิต นอกจากนี้ มาตรการห้ามการส่งออกน้ำมันจากจีนและไทย และจำกัดปริมาณการส่งออกของเกาหลีใต้ ทำให้ปริมาณอุปทานในภูมิภาคได้รับผลกระทบ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยกดดันจากความต้องการใช้น้ำมันเบนซินของจีนยังคงอ่อนแอ จากการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ที่เพิ่มขึ้น และมาตรการประหยัดพลังงานในหลายประเทศกดดันอุปสงค์น้ำมันเบนซิน **ราคาน้ำมันดีเซลใน 1Q/69** เติบโตอยู่ที่ 121.7 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 4Q/68 ที่มีค่าเฉลี่ย 88.3 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นมากกว่าน้ำมันดิบดูไบอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ส่งผลต่ออุปทานน้ำมันดิบทำให้โรงกลั่นในเอเชียลดกำลังการผลิตในเดือนมีนาคม 2568 มากถึง 2.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยเฉพาะโรงกลั่นในประเทศจีนที่ปกติสามารถผลิตน้ำมันดีเซลได้มากถึง 40% ประกอบกับมาตรการระงับการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของจีน อีกทั้งเหตุโจมตีโครงสร้างพื้นฐานพลังงานของรัสเซีย อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดีเซลได้รับปัจจัยกดดันจากความต้องการของจีนที่มีการใช้รถพลังงานใหม่ (NEV) และ LNG ในรถบรรทุกเพิ่มขึ้น ภาคอุตสาหกรรมและก่อสร้างชะลอตัว ขณะที่ IEA มีการประกาศระบายน้ำมันสำรองเพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบดังกล่าว โดยกลุ่มประเทศ OECD มีแผนระบายน้ำมันดีเซลเป็นผลิตภัณฑ์หลักเพื่อบรรเทาแรงกดดันของอุปทานน้ำมันดีเซลที่มีการนำเข้าจากตะวันออกกลาง **ราคาน้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าดใน 1Q/69** มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 122.6 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เพิ่มขึ้นจาก 4Q/68 ที่มีค่าเฉลี่ย 88.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากความเสียหายด้านการขนส่งจากตะวันออกกลาง โดยภูมิภาคตะวันออกกลางพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันอากาศยานผ่านช่องแคบฮอร์มุซมากถึง 40% ประกอบกับจีนมีการหยุดส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป ทำให้เกิดความกังวลต่ออุปทานน้ำมันอากาศยาน อย่างไรก็ตาม อุปสงค์น้ำมันอากาศยานมีแนวโน้มถูกกดดัน จากราคาตัวเครื่องบินที่ปรับขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก ทำให้แนวโน้มการเดินทางทางอากาศลดลง และสายการบินเริ่มทยอยปรับลดเที่ยวบินลงเพื่อบริหารต้นทุน

**สถานการณ์การใช้น้ำมันในประเทศ** กรมธุรกิจพลังงานรายงานภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ประเภทกลุ่มน้ำมันเบนซิน กลุ่มน้ำมันดีเซล กลุ่มน้ำมันก๊าดและอากาศยาน และน้ำมันเตา ในช่วงมกราคม – มีนาคม 2569 เติบโตอยู่ที่ 134 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน 5.6%

การใช้น้ำมัน**กลุ่มเบนซิน** เติบโตอยู่ที่ 33.5 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นช่วงเดียวกันของปีก่อน 6.2% โดยหลักมาจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น 2.1 ล้านลิตรต่อวันหรือคิดเป็น 11.1% จากปีก่อน ขณะที่การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 นั้นชะลอตัวจากปีก่อน 0.2 ล้านลิตรหรือคิดเป็น 2.8% จากปีก่อน

การใช้น้ำมัน**กลุ่มดีเซล** เติบโตอยู่ที่ 74.1 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้น 5.1% โดยหลักมาจากดีเซลหมุนเร็วธรรมดาเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 71.6 ล้านลิตรต่อวัน หรือเพิ่มขึ้น 5.6% จากปีก่อน

การใช้น้ำมัน**ก๊าดและอากาศยาน** เติบโตอยู่ที่ 20.4 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้น 4.3% ขยายตัวจากน้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์ที่มีการใช้งานอยู่ที่ 20.0 ล้านลิตรต่อวัน หรือเติบโต 4.2%

การใช้ **LPG** มีการใช้งานเฉลี่ยอยู่ที่ 14.0 ล้านลิตรต่อวัน ปรับตัวลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2.5%



## ผลการดำเนินงานกลุ่มธุรกิจ Mobility

รายการ	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
<b>จำนวนสถานีบริการ (สถานี)</b>					
สถานีบริการน้ำมัน <sup>1</sup>	2,346	2,413	2,416	3	70
EV Station PluZ <sup>2</sup>	1,096	1,317	1,336	19	240
สถานีบริการ LPG <sup>3</sup>	217	212	211	(1)	(6)
<b>ปริมาณขาย (ล้านลิตร)</b>					
ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน	2,536	2,655	2,989	12.6%	17.9%
ธุรกิจตลาดพาณิชย์	4,172	3,539	3,644	3.0%	(12.7%)
<b>รวมปริมาณขาย</b>	<b>6,708</b>	<b>6,194</b>	<b>6,633</b>	<b>7.1%</b>	<b>(1.1%)</b>
<b>สัดส่วนปริมาณขายตามผลิตภัณฑ์ (%)</b>					
ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG)	12.8%	13.1%	12.1%	-	-
น้ำมันอากาศยาน	19.9%	19.5%	19.7%	-	-
ดีเซล	39.7%	38.9%	40.1%	-	-
เตา	6.3%	6.2%	6.3%	-	-
เบนซิน	18.9%	19.9%	19.4%	-	-
หล่อลื่น	0.8%	0.6%	0.8%	-	-
อื่น ๆ	1.6%	1.8%	1.6%	-	-
<b>รวมสัดส่วนปริมาณขาย</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตร (บาท/ลิตร)</b>	<b>1.02</b>	<b>1.02</b>	<b>0.74*</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>EBITDA Margin กลุ่มธุรกิจ Mobility (%)</b>	<b>2.5%</b>	<b>2.1%</b>	<b>3.0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> รวมสถานีบริการน้ำมันในประเทศไทยและเมียนมา <sup>2</sup> จำนวนที่เปิดบริการแล้วทั้งในและนอกสถานีบริการ

<sup>3</sup> ไม่รวมสถานีบริการ LPG ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกับสถานีบริการน้ำมัน

\*รวมผลกระทบจาก Oil Hedging Loss

### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 เทียบ 4Q/68

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 16,112 ล้านบาท (+11.3%)** โดยหลักจากปริมาณจำหน่ายที่เพิ่มขึ้น 439 ล้านลิตร (+7.1%) ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยในตลาดโลกปรับสูงขึ้น โดย**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** มีปริมาณจำหน่ายเพิ่มขึ้น 334 ล้านลิตร (+12.6%) จากดีเซลเป็นหลัก รวมถึงเบนซิน จากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และแนวโน้มราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ความต้องการสูงขึ้นกว่าช่วงเวลาปกติ สำหรับ**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** มีปริมาณจำหน่ายเพิ่มขึ้น 105 ล้านลิตร (+3.0%) ในน้ำมันอากาศยานเป็นหลัก สำหรับไตรมาสนี้ มีการขยายสถานีบริการน้ำมัน PTT Station เพิ่มขึ้น 3 สถานี
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 1,774 ล้านบาท (+59.8%)** โดยภาพรวมจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับลดลง 0.28 บาท จากผลกระทบจากมาตรการตรึงราคาจำหน่าย ที่ทำให้ไม่สามารถปรับขึ้นราคาให้สะท้อนต้นทุนได้ รวมถึงมีผลขาดทุนจากการบริหารความเสี่ยง ในขณะที่ปริมาณจำหน่ายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่ปรับลดลง ใน**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** มีกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับลดลงทั้งดีเซลและเบนซิน ใน**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** มีกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับ

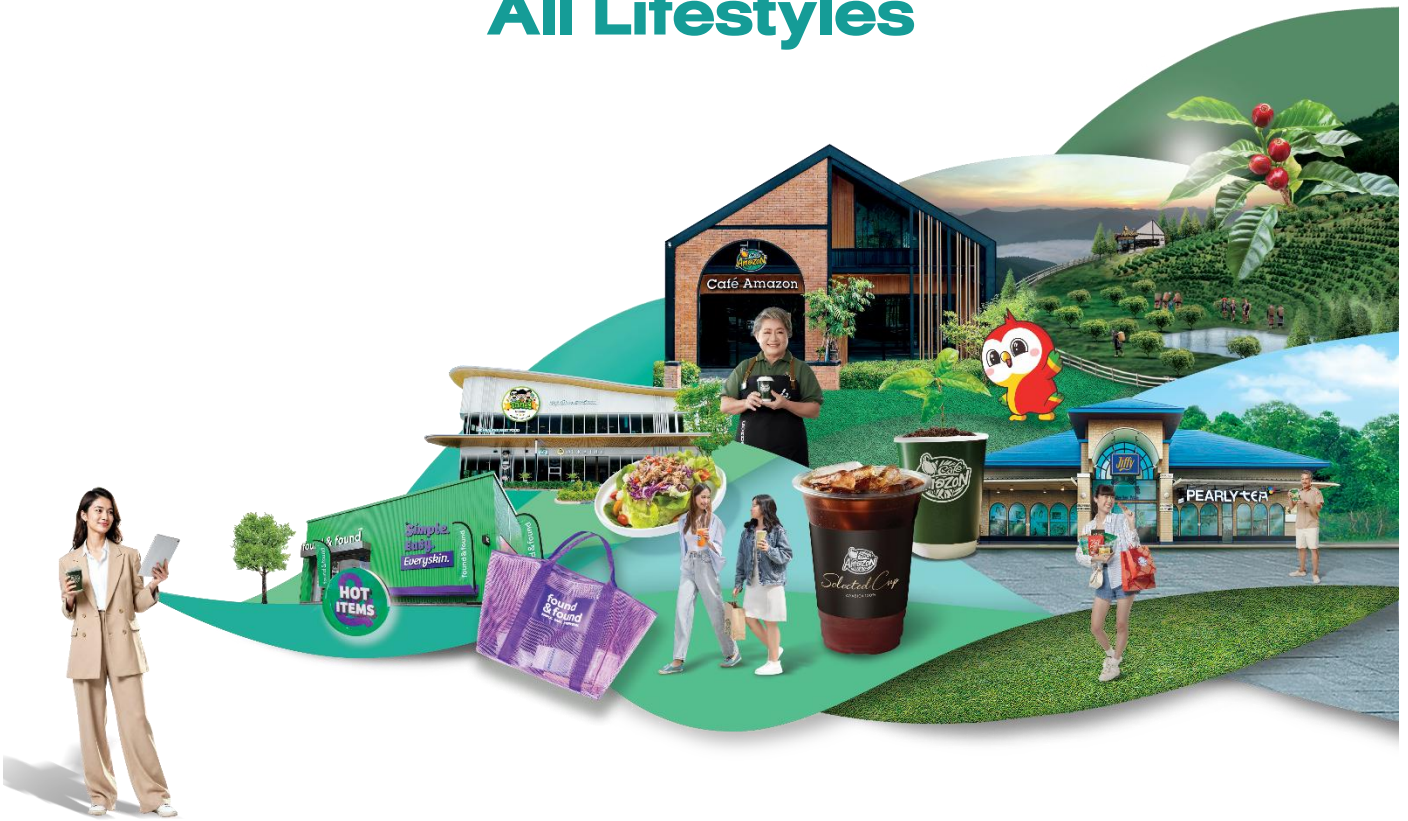
ลดลงจากน้ำมันอากาศยานเป็นหลัก เนื่องจากโครงสร้างราคาที่อ้างอิงราคาขายเดือนก่อนหน้า ในขณะที่ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ปรับเพิ่มขึ้น สำหรับไตรมาสนี้ค่าใช้จ่ายดำเนินงานปรับลดลง จากค่าโฆษณาประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการขาย และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา ส่งผลให้ภาพรวม EBITDA Margin ในไตรมาสนี้อยู่ที่ 3.0% เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนที่ 2.1%

### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 เทียบ 1Q/68

- **รายได้ขายและบริการ ลดลง 7,486 ล้านบาท (-4.5%)** จากผลของราคาน้ำมันเฉลี่ยในตลาดโลกที่อ่อนตัวลง ในช่วงต้นไตรมาสก่อนหน้าสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และภาพรวมปริมาณจำหน่ายที่ปรับลดลง 75 ล้านลิตร (-1.1%) ใน**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** มีปริมาณจำหน่ายปรับลดลง 528 ล้านลิตร (-12.7%) ในเกือบทุกผลิตภัณฑ์ โดยหลักจากดีเซลและเบนซิน ตามปริมาณการส่งออกไปยังประเทศกับพูชาที่ลดลง ประกอบกับอุปทานที่จำกัดในช่วงเดือนมีนาคมจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ในขณะที่**ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** มีปริมาณจำหน่ายเพิ่มขึ้น 453 ล้านลิตร (+17.9%) ทั้งดีเซลและเบนซินที่ได้รับผลจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง เช่นเดียวกับที่กล่าวมาข้างต้น
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 588 ล้านบาท (+14.2%)** โดยภาพรวมกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับลดลง 0.28 บาท ด้วยเหตุผลเช่นเดียวกับ QoQ โดยใน **ธุรกิจค้าปลีกน้ำมัน** มีกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรปรับลดลงทั้งในดีเซลและเบนซิน สำหรับ**ธุรกิจตลาดพาณิชย์** มีกำไรขั้นต้นปรับลดลงจากน้ำมันอากาศยานเป็นหลัก ตามโครงสร้างราคาอ้างอิงราคาขายเดือนก่อนหน้า ในขณะที่ดีเซลและน้ำมันเตาปรับเพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายดำเนินงานปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่งผลให้ภาพรวม EBITDA Margin อยู่ที่ 3.0% เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 2.5%

**ณ 31 มีนาคม 2569** สถานีชาร์จยานยนต์ไฟฟ้า “EV Station Plus” ติดตั้งสะสมแล้วทั้งสิ้นจำนวน 1,361 แห่ง เป็น DC Fast Charge จำนวน 3,021 หัวชาร์จ แบ่งเป็นในสถานีบริการ จำนวน 1,039 แห่ง (เปิดใช้งานแล้ว 1,026 แห่ง) และนอกสถานีบริการ จำนวน 322 แห่ง (เปิดใช้งานแล้ว 310 แห่ง) ในส่วนของ**ศูนย์บริการยานยนต์ FIT Auto** จำนวนคงเดิม เท่ากับไตรมาสก่อนหน้าที่ 111 สาขา

# All Lifestyles



รายการ	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
<b>จำนวนสาขา</b>					
ร้าน Cafe Amazon <sup>1</sup>	4,507	4,742	4,787	45	280
ร้านเพิร์ลลี้ที	95	76	73	(3)	(22)
ร้าน Pacamara Coffee Roasters	32	33	32	(1)	-
ร้านสะดวกซื้อ <sup>2</sup>	2,331	2,385	2,391	6	60
<b>ปริมาณขายของร้าน Cafe Amazon (ล้านแก้ว)</b>	<b>104</b>	<b>109</b>	<b>112</b>	<b>2.8%</b>	<b>7.7%</b>

<sup>1</sup>ร้าน Cafe Amazon ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย ญี่ปุ่น ไต้หวัน อินเดีย มาเลเซีย ซาอุดีอาระเบีย และบาห์เรน

<sup>2</sup>รวมจำนวนร้านสะดวกซื้อจิวพีซี และ 7-Eleven ในประเทศไทย

ใน 1Q/69 กลุ่มธุรกิจ Lifestyle มีเครื่องจักรธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม 4,892 สาขา แบ่งเป็นร้าน Cafe Amazon ในประเทศไทย 4,750 สาขา จำแนกเป็นสาขาในสถานบริการ 2,415 สาขา และนอกสถานบริการ 2,335 สาขา คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 50.8% และ 49.2% ตามลำดับ รวมทั้งมี Cafe Amazon ในต่างประเทศ 37 สาขา สำหรับร้านอาหารและเครื่องดื่มอื่นมีเครื่องจักร 105 สาขา ได้แก่ เพิร์ลลี้ที และ Pacamara Coffee Roasters สำหรับธุรกิจค้าปลีกอื่น ๆ มีร้านสะดวกซื้อภายใต้แบรนด์ 7-Eleven และภายใต้แบรนด์ จิวพีซี ในประเทศไทย 2,391 สาขา และร้านค้าปลีกด้านสินค้าสุขภาพและความงามภายใต้แบรนด์ “found & found” 20 สาขา

ร้าน Cafe Amazon ภายใต้ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่มใน 1Q/69 มีปริมาณจำหน่ายรวม 112 ล้านแก้ว เพิ่มขึ้น 3 ล้านแก้ว (+2.8%) เมื่อเทียบกับ 4Q/68 และเพิ่มขึ้น 8 ล้านแก้ว (+7.7%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขยายสาขาและการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่อง

## ผลการดำเนินงานกลุ่มธุรกิจ Lifestyle

รายการ	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
<b>รายได้ขายและบริการ (ล้านบาท)</b>					
ธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม	3,994	4,575	4,437	(3.0%)	11.1%
ธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ	1,917	1,971	1,861	(5.6%)	(2.9%)
<b>รวม</b>	<b>5,911</b>	<b>6,546</b>	<b>6,298</b>	<b>(3.8%)</b>	<b>6.5%</b>
<b>EBITDA Margin กลุ่มธุรกิจ Lifestyle (%)</b>	<b>29.9%</b>	<b>25.4%</b>	<b>31.7%</b>	-	-

### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 เทียบ 4Q/68

- **รายได้ขายและบริการ ลดลง 248 ล้านบาท (-3.8%)** โดยธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม มีรายได้ขายลดลง 138 ล้านบาท (-3.0%) โดยหลักจากยอดขายจำหน่ายสินค้ากลุ่ม Non-Beverage ที่ปรับลดลง ตามปัจจัยฤดูกาล รวมทั้งธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ มีรายได้ขายลดลงเช่นกันที่ 110 ล้านบาท (-5.6%) โดยหลักจากยอดขายจำหน่ายน้ำดื่มที่ปรับลดลง
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 332 ล้านบาท (+19.9%)** โดยธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม เพิ่มขึ้น 254 ล้านบาท (+19.9%) โดยหลักจากค่าโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ลดลง เช่นเดียวกับธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น 78 ล้านบาท (+20.2%) จากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่ลดลง ส่งผลให้ภาพรวม EBITDA Margin เพิ่มขึ้นจาก 25.4% ในไตรมาสก่อน เป็น 31.7% ในไตรมาสนี้

### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 เทียบ 1Q/68

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 387 ล้านบาท (+6.5%)** โดยหลักจากรายได้ขายของธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม เพิ่มขึ้น 443 ล้านบาท (+11.1%) จากปริมาณจำหน่ายสินค้าที่ปรับเพิ่มขึ้น ตามการขยายสาขาอย่างต่อเนื่อง แม้ว่ารายได้ของธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ ลดลง 56 ล้านบาท (-2.9%) จากรายได้ขายของร้านสะดวกซื้อเฉลี่ยต่อร้านต่อวันที่ปรับลดลง ตามสภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 230 ล้านบาท (+13.0%)** โดยหลักมาจากธุรกิจค้าปลีกอาหารและเครื่องดื่ม ที่เพิ่มขึ้น 242 ล้านบาท (+18.8%) จากกำไรขั้นต้นที่ปรับตัวดีขึ้น ตามปริมาณจำหน่ายที่เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับธุรกิจค้าปลีกอื่นๆ ที่ลดลง 12 ล้านบาท (-2.5%) จากกำไรขั้นต้นที่ปรับลดลง โดยรวมแล้วทำให้ EBITDA Margin ปรับเพิ่มขึ้นจาก 1Q/68 ที่ 29.9% เป็น 31.7% ใน 1Q/69

# Global Market



## ภาพรวมต่างประเทศ

กองทุนสำรองระหว่างประเทศ (The International Monetary Fund: IMF) คงคาดการณ์เศรษฐกิจ **กัมพูชา** จะขยายตัว 4.0% ในปี 2569 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานเดือนมกราคม 2569 สะท้อนแรงหนุนที่ยังมาจากการส่งออกสินค้าสิ่งทอและสินค้าที่ไม่ใช่สิ่งทอ (non-garment) และการท่องเที่ยวที่ช่วยพยุงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยภาพรวมได้รับแรงกดดันจากภายนอกสูง ภาคอสังหาริมทรัพย์ที่เริ่มหดตัวลงอย่างมีนัยสำคัญ และภาระหนี้ครัวเรือนที่สูงขึ้น ส่งผลต่อความสามารถในการบริโภคของประชากรภายในประเทศ ประกอบกับราคาพลังงานโลกที่เร่งตัวขึ้นจากวิกฤตช่องแคบฮอร์มุซซึ่งได้เพิ่มต้นทุนภาคการผลิตและกดดันอัตราเงินเฟ้อ รวมถึงความตึงเครียดบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ที่ลดทอนความเชื่อมั่นของนักลงทุน จำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงจากความกังวลด้านความปลอดภัย **สปป.ลาว** IMF คาดการณ์การขยายตัวเศรษฐกิจในปี 2569 อยู่ที่ 4.0% โดยมีแรงหนุนจากภาคบริการเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยว และการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมไฟฟ้าและเหมืองแร่ ตลอดจนภาคส่งออกไฟฟ้าซึ่งถือว่าเป็นแหล่งรายได้หลักของประเทศ ขณะเดียวกันแรงกดดันเงินเฟ้อและการอ่อนค่าของเงินตราเริ่มผ่อนคลายลงจากปีก่อน แต่ความท้าทายยังสูงจากต้นทุนสำรองระหว่างประเทศที่ต่ำ หนี้ต่างประเทศระดับสูง และความเปราะบางของระบบธนาคารซึ่งอาจกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ราคาพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้นจากวิกฤตตะวันออกกลางอาจกลับมากดดันอัตราเงินเฟ้อในประเทศซึ่งพึ่งพาการนำเข้าพลังงาน และผลกระทบทางอ้อมผ่านเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญ อาทิ ประเทศจีน และกลุ่มประเทศอาเซียนที่อาจทำให้อัตราการเติบโตในภาคการส่งออกชะลอลง **ฟิลิปปินส์** IMF ปรับคาดการณ์การขยายตัวปี 2569 เป็น 4.1% โดยยังได้แรงสนับสนุนหลักจากอุปสงค์ในประเทศ โดยเฉพาะการบริโภคของภาคครัวเรือน ประกอบกับภาวะเงินเฟ้อที่มีการคลี่คลายบางส่วนและการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐมีแนวโน้มฟื้นตัว ซึ่งเป็นปัจจัยขับเคลื่อนสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะต่อไป อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงต่อการชะลอตัวของเศรษฐกิจได้จากนโยบายการค้าและการลงทุนทั่วโลกที่มีความไม่แน่นอนจากผลของภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ที่อาจกระทบต่อภาวะตลาดและการตัดสินใจลงทุนในระยะต่อไป

## ผลการดำเนินงานกลุ่มธุรกิจ Global

รายการ	1Q/68	4Q/68	1Q/69	เปลี่ยนแปลง	
				QoQ	YoY
จำนวนสถานีบริการน้ำมัน (สถานี)	415	355	321	(34)	(94)
ปริมาณขาย (ล้านลิตร)					
ฟิลิปปินส์	341	235	403	71.5%	18.2%
กัมพูชา	169	54	46	(14.8%)	(72.8%)
สปป. ลาว	83	84	70	(16.7%)	(15.7%)
<b>รวม</b>	<b>593</b>	<b>373</b>	<b>519</b>	<b>39.1%</b>	<b>(12.5%)</b>
ร้าน Cafe Amazon <sup>1</sup>					
จำนวนสาขาร้าน Cafe Amazon	391	294	255	(39)	(136)
ปริมาณขายของ Cafe Amazon (ล้านแก้ว)	7.7	3.4	2.8	(17.6%)	(63.6%)
<b>EBITDA Margin กลุ่มธุรกิจ Global (%)</b>	<b>4.1%</b>	<b>(0.1%)</b>	<b>3.1%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup>รวมจำนวนสาขา / จำนวนแก้วที่จำหน่ายได้ของร้าน Cafe Amazon ที่ตั้งอยู่ในประเทศฟิลิปปินส์ กัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม

### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 เทียบ 4Q/68

- **รายได้ขายและบริการ เพิ่มขึ้น 5,455 ล้านบาท (+64.5%)** จากปริมาณจำหน่ายรวมที่เพิ่มขึ้น 146 ล้านลิตร (+39.1%) ประกอบด้วยราคาจำหน่ายเฉลี่ยต่อลิตรสูงขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก ทั้งนี้ปริมาณจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจาก **ฟิลิปปินส์** ที่ยอดจำหน่ายดีเซลให้กับ wholesaler สูงขึ้น สอดคล้องกับ **สปป. ลาว** ที่ลดลงโดยหลักจากดีเซลทั้งในตลาดค้าปลีกและตลาดพาณิชย์ จากอุปทานในประเทศที่มีจำกัดเป็นผลมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง และ **กัมพูชา** ลดลงเช่นกันในเกือบทุกผลิตภัณฑ์โดยหลักจากน้ำมันอากาศยาน สำหรับยอดจำหน่าย **Cafe Amazon** ลดลงจากกัมพูชาตามจำนวนสาขาน้อยลง และ สปป.ลาวจากการปรับราคาจำหน่าย
- **EBITDA เพิ่มขึ้น 448 ล้านบาท (+>100%)** โดยหลักจาก **ฟิลิปปินส์** ที่กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรของดีเซลสูงขึ้น และ **สปป. ลาว** จากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่คืบหน้าในทุกผลิตภัณฑ์ สำหรับไตรมาส EBITDA Margin ดีขึ้นจากไตรมาสที่แล้ว มาอยู่ที่ 3.1%

### ผลการดำเนินงาน 1Q/69 เทียบ 1Q/68

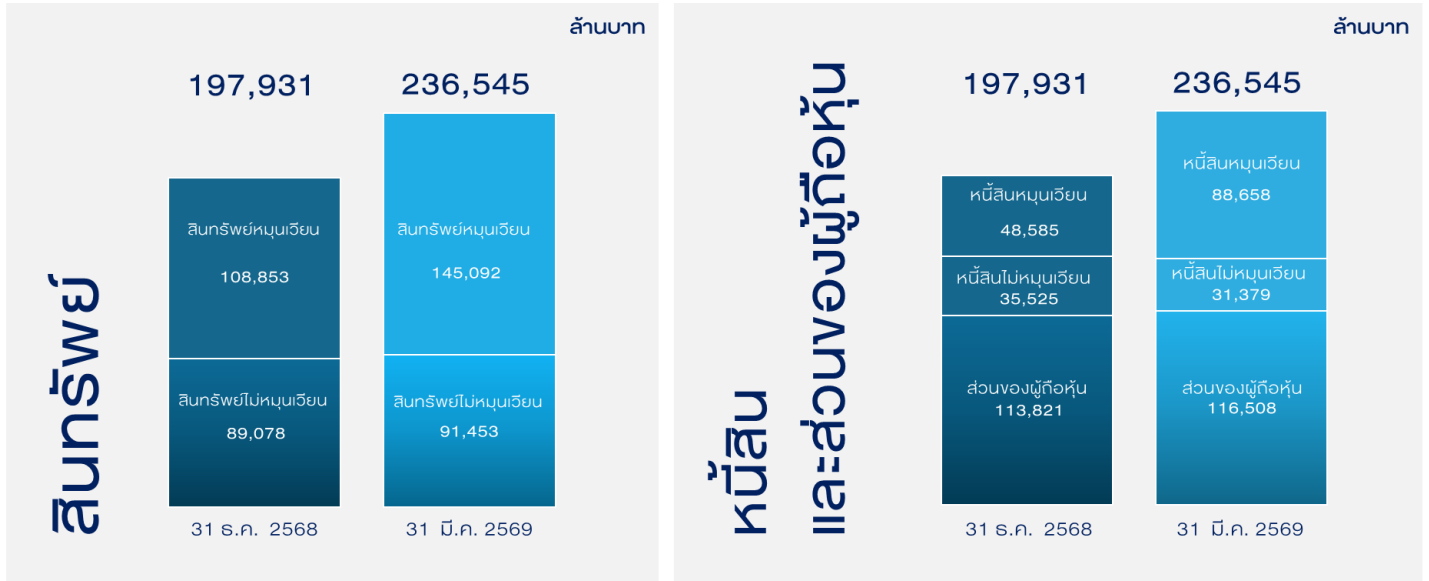
- **รายได้ขายและบริการ ลดลง 587 ล้านบาท (-4.0%)** ผลจากการปรับตัวลงของปริมาณจำหน่ายรวมที่ 74 ล้านลิตร (-12.5%) จาก **กัมพูชา** เป็นหลักที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างประเทศ ส่งผลให้ยอดขายลดลงในทุกผลิตภัณฑ์ยกเว้นน้ำมันอากาศยานและ LPG อีกทั้ง **สปป. ลาว** ลดลงเช่นกันในทุกผลิตภัณฑ์โดยเฉพาะดีเซล ในขณะที่ **ฟิลิปปินส์** มีปริมาณจำหน่ายเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จากดีเซลจำหน่ายให้กับ wholesaler ในส่วนของปริมาณจำหน่าย **Cafe Amazon** ลดลง โดยหลักจากกัมพูชาเช่นเดียวกับ QoQ จากจำนวนสาขาที่ลดลง
- **EBITDA ลดลง 154 ล้านบาท (-26.1%)** โดยหลักจาก **กัมพูชา** ที่กำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรทั้งเบนซินและดีเซลต่ำลง แม้ว่า **ฟิลิปปินส์** จะมี EBITDA เพิ่มขึ้นจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรของดีเซลที่คืบหน้า เช่นเดียวกับ **สปป. ลาว** เพิ่มขึ้นจากกำไรขั้นต้นเฉลี่ยต่อลิตรที่สูงขึ้นในทุกผลิตภัณฑ์ ภาพรวม EBITDA Margin ไตรมาสนี้อยู่ที่ 3.1% อ่อนตัวลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่ 4.1%

# OR Innovation



OR มุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน ควบคู่กับการทำ **Digital Transformation** โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมร่วมกับพันธมิตร เพื่อแก้ไขปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างตลาดและธุรกิจใหม่ พร้อมยกระดับสู่นวัตกรรมในแบบฉบับ OR Innovation โดย OR ได้ปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น ร้าน **Cafe Amazon for Chance** ที่สร้างโอกาสให้ผู้ด้อยโอกาส และการใช้นวัตกรรม Upcycling นำเยื่อกาแฟและวัสดุเหลือใช้กลับมาใช้ประโยชน์ ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 523 สาขา รวมถึงโครงการ **ไทยดีดี** ที่สนับสนุนสินค้าและสร้างโอกาสทางธุรกิจให้วิสาหกิจชุมชน ซึ่งเปิดให้บริการแล้ว 332 สาขาทั่วประเทศ

ขณะเดียวกัน OR ได้จัดทำ **Digital Roadmap** โดยผสานแนวโน้มเทคโนโลยีเข้ากับวิสัยทัศน์ขององค์กร เพื่อใช้เป็นเข็มทิศในการขับเคลื่อนการทำ Digital Transformation ทั้งองค์กร ผ่านแอปพลิเคชัน **blueplus+** ใหม่นี้ ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนสมาชิก 9.6 ล้านบัญชี และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย **blueplus+** ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของ OR's Ecosystem เชื่อมโยงข้อมูล บริการ และสิทธิประโยชน์จากทุกแบรนด์ เพื่อยกระดับประสบการณ์ผู้บริโภค ช่วยให้ OR เข้าใจลูกค้าได้อย่างแม่นยำ และต่อยอดสู่การให้บริการเฉพาะบุคคล ผ่านฟีเจอร์ที่ออกแบบโดยยึดผู้บริโภคเป็นศูนย์กลาง เช่น Cafe Amazon Rewards, บริการจาก PTT Station และ blueplus+ wallet สำหรับการชำระเงินแบบไร้เงินสด ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันกลยุทธ์ดิจิทัลของ OR ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม



**สินทรัพย์** ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 OR มีสินทรัพย์รวม 236,545 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 38,614 ล้านบาท (+19.5%) โดยหลักแบ่งเป็น

**สินทรัพย์หมุนเวียน** เพิ่มขึ้น 36,239 ล้านบาท (+33.3%) สาเหตุหลักมาจาก

- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น เพิ่มขึ้น 20,254 ล้านบาท (+57.5%) โดยหลักจากเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากการพุ่งราคาขายปลีกในประเทศ โดยเฉพาะเดือนมีนาคมจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ทำให้ราคาน้ำมันโลกปรับตัวขึ้นอย่างมาก
- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 10,308 ล้านบาท (+31.0%) โดยหลักจากกิจกรรมการดำเนินงาน และเจ้าหน้าที่การค้าที่เพิ่มขึ้น
- สินค้าและพัสดุดคงเหลือ เพิ่มขึ้น 4,064 ล้านบาท (+12.3%) โดยหลักมาจากส่วนต่างของราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากในทุกผลิตภัณฑ์ ในขณะที่ปริมาณลดลง

**สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน** เพิ่มขึ้น 2,375 ล้านบาท (+2.7%) สาเหตุหลักมาจาก

- เงินลงทุน เพิ่มขึ้น 3,243 ล้านบาท (+24.2%) โดยหลักมาจากการลงทุนใน บริษัท ไทยไปป์ไลน์ เน็ตเวิร์ค จำกัด (TPN) ซึ่งดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งปิโตรเลียมทางท่อ จำนวน 2,127 ล้านบาท และ บริษัท ไทย ทรินิตี้ โฮลดิ้ง จำกัด (THAITRINITY) ซึ่งดำเนินการธุรกิจ Virtual Bank จำนวน 900 ล้านบาท
- ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รวมถึงสินทรัพย์สิทธิการใช้ ลดลง 656 ล้านบาท (-1.1%) โดยหลักจากการตัดค่าเสื่อมราคา และการตัดจำหน่าย และมีการโอนเปลี่ยนประเภทสินทรัพย์
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตนลดลง 221 ล้านบาท (-4.8%) จากการตัดจำหน่ายของ Software

**หนี้สิน** ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 OR มีหนี้สินรวม 120,037 ล้านบาท เพิ่มขึ้น วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 35,926 ล้านบาท (+42.7%) โดยแบ่งเป็น

**หนี้สินหมุนเวียน** เพิ่มขึ้น 40,073 ล้านบาท (+82.5%) สาเหตุหลักมาจาก

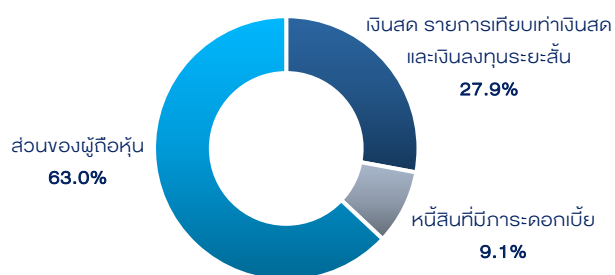
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น เพิ่มขึ้น 38,471 ล้านบาท (+98.7%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปีก่อน
- หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 2,660 ล้านบาท (+>100%) โดยหลักมาจากตราสารอนุพันธ์ที่มีผลขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงของผลิตภัณฑ์น้ำมันจากราคาที่ผันผวนอย่างมาก โดยเฉพาะน้ำมันอากาศยาน

**หนี้สินไม่หมุนเวียน** ลดลง 4,146 ล้านบาท (-11.7%) สาเหตุหลักมาจาก

- เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 3,813 ล้านบาท (-54.3%) จากการชำระคืนเงินกู้

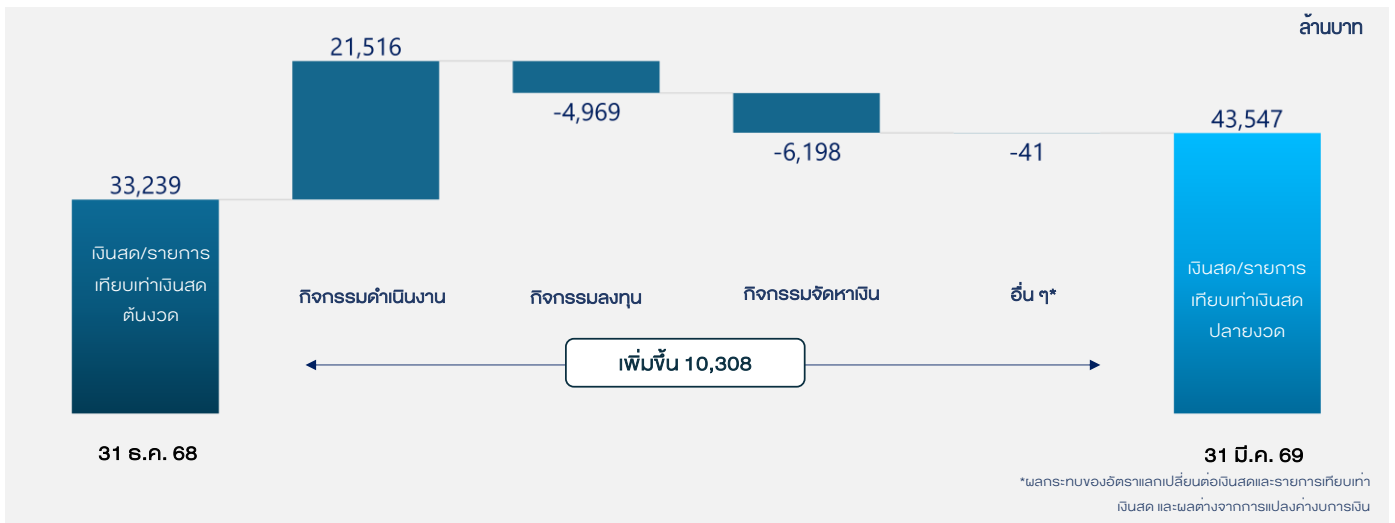
**ส่วนของผู้ถือหุ้น** ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 OR มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 116,508 ล้านบาท เพิ่มขึ้น จาก วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 2,687 ล้านบาท (+2.4%) โดยหลักจากกำไรสุทธิระหว่างปีจำนวน 2,415 ล้านบาท

### โครงสร้างเงินทุน ณ 31 มีนาคม 2569



OR มีการดำเนินการด้านบริหารเงินให้มีประสิทธิภาพ และมีการบริหารโครงสร้างเงินทุนให้อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม เทียบเคียงได้กับบริษัทที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน รวมถึงจัดให้มีการบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับสถานการณ์ ทั้งนี้ ตามนโยบายการเงินของ OR มีการกำหนดสัดส่วนของหนี้สินที่มีการดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและ EBITDA น้อยกว่า 1 เท่า และ 2 เท่า

# กระแสเงินสด ณ 31 มีนาคม 2569



เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 21,516 ล้านบาท มาจากกำไรจากการดำเนินงานก่อนภาษี 3,040 ล้านบาท ปรับปรุงด้วยรายการต่าง ๆ เช่น ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ ต้นทุนทางการเงิน รวม 3,929 ล้านบาท รวมถึงได้มาในสินทรัพย์และหนี้สินที่ใช้ดำเนินงานต่าง ๆ 14,664 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นเจ้าหนี้การค้าและสินค้าคงเหลือ

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 4,969 ล้านบาท โดยหลักจากการจ่ายลงทุนในที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ เพื่อขยายเครือข่าย PTT Station, EV Station PluZ ร้านค้าปลีก คลังเก็บผลิตภัณฑ์ และการลงทุนในถังบรรจุก๊าซหุงต้ม และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง จำนวน 1,065 ล้านบาท รวมถึงเงินลงทุนในบริษัท Thai Pipeline Network จำนวน 2,027 ล้านบาท และ THAITRINITY จำนวน 900 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 6,198 ล้านบาท โดยหลักจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวจำนวน 5,471 ล้านบาท

# อัตราส่วนทางการเงิน

	1Q/68	1Q/69
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร</b>		
1. อัตรากำไรขั้นต้น (%)	5.3	5.9
2. อัตรากำไรสุทธิ (%)	2.4	1.4
	<b>31 ส.ค. 68</b>	<b>31 มี.ค. 69</b>
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>		
3. อัตราส่วนเงินหมุนเวียน (เท่า)	2.2	1.6
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร</b>		
4. อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	10.1	8.1
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>		
5. อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	5.6	4.3
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน</b>		
6. อัตราส่วนหนี้สินที่มีการดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	(0.1)	(0.3)
7. อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพันทางการเงิน (เท่า)	6.7	7.9

## การคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

- อัตรากำไรขั้นต้น = กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น / รายได้จากการขายและการให้บริการ x 100
  - อัตรากำไรสุทธิ = กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด / รายได้ขายและการให้บริการ x 100
  - อัตราส่วนเงินหมุนเวียน = สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน
  - อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น = กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม x 100
  - อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวม x 100
  - อัตราส่วนหนี้สินที่มีการดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = หนี้สินที่มีการดอกเบี้ย\* - (เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด + เงินลงทุนชั่วคราว) / ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม
  - อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพันทางการเงิน = EBITDA + เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด + เงินลงทุนชั่วคราว / (เงินสดรับ (จ่าย) สำหรับเงินเบิกเกินบัญชี และเงินกู้ยืมระยะสั้น + เงินสดจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว + เงินสดจ่ายค่างวดตามสัญญาเช่าการเงิน + เงินสดจ่ายต้นทุนทางการเงิน)
- \*หนี้สินที่มีการดอกเบี้ย = เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น + เงินกู้ยืมระยะยาวที่จะถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี + เงินกู้ยืมระยะยาว + หนี้สินตามสัญญาเช่า

# แนวโน้มเศรษฐกิจปี 2569

**เศรษฐกิจไทย** IMF คาดว่าเศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวจากปี 2568 และขยายตัวต่ำกว่าศักยภาพอยู่ที่ 1.5% โดยมีปัจจัยหนุนจาก 1) การจัดตั้งรัฐบาลเป็นไปอย่างราบรื่น 2) การฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวจีนและการเติบโตต่อเนื่องของนักท่องเที่ยวอินเดีย อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยยังมีความท้าทาย และความไม่แน่นอนสูงจาก 1) ความรุนแรงและความยืดหยุ่นของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง 2) ฤดูกาลค้าและดุลบัญชีเงินสะพัดมีแนวโน้มปรับแย่ลงจากการส่งออกและการท่องเที่ยวต่างชาติที่ชะลอตัว 3) การบริโภคภาคเอกชนมีแนวโน้มชะลอตัว โดยถูกกดดันจากภาวะการเงินที่ตึงตัว หนี้ครัวเรือนที่อยู่ในระดับสูง ราคาพลังงานและเงินเฟ้อที่เร่งตัวสูง 4) พื้นที่การคลังมีจำกัดจากหนี้สาธารณะที่ใกล้ชนเพดาน และ 5) ความไม่แน่นอนจากมาตรการภาษีของสหรัฐฯ

**เศรษฐกิจโลก** มีแนวโน้มชะลอตัวลงกว่าที่คาดไว้ก่อนหน้านี้ เนื่องจากวิกฤตสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ปะทุขึ้นปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ส่งผลให้การขนส่งพลังงานทางช่องแคบฮอร์มุซหยุดชะงัก ราคาพลังงานโลกพุ่งสูงขึ้น โดย IMF ปรับลดคาดการณ์เศรษฐกิจโลกเหลือ 3.1% สำหรับปี 2569 จากความเสี่ยงด้านลบจากราคาน้ำมันที่ผันผวน ความตึงเครียดทางการค้า และความเสี่ยงด้านเสถียรภาพทางการเงิน โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ที่เป็นผู้นำเข้าพลังงานสุทธิ **เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา** IMF ปรับลดคาดการณ์ GDP ปี 2569 ลงเป็น 2.3% ภาพรวมเศรษฐกิจที่ยังมีแรงส่งจากภาคบริการ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานยังเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการขยายตัว และการปรับตัวของภาคเอกชน อย่างไรก็ตาม สหรัฐฯ เผชิญแรงกดดันเงินเฟ้อที่ยังสูงกว่าเป้าหมายส่งผลให้ Fed ยังคงอัตราดอกเบี้ยด้านราคาพลังงานที่พุ่งสูงจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง เพิ่มแรงกดดันต่อผู้บริโภคโดยตรง **เศรษฐกิจจีน** IMF ปรับลดคาดการณ์ GDP จีนปี 2569 เป็น 4.4% สะท้อนการชะลอตัวเชิงโครงสร้างที่ยังดำเนินอยู่ รวมทั้งด้านอุปสงค์ภายในประเทศ โดยเฉพาะภาคอสังหาริมทรัพย์

**แนวโน้มราคาน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์** สำนักงานพลังงานระหว่างประเทศ (The International Energy Agency : IEA) เดือนเมษายน 2569 รายงานความต้องการใช้น้ำมันของโลกในปี 2569 เฉลี่ยอยู่ที่ 104.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือลดลงจาก 0.1 ล้านบาร์เรลต่อวัน จากปีก่อน ซึ่งเป็นการปรับลดความต้องการจากคาดการณ์ในรายงานเดือนก่อนหน้าถึง 0.73 ล้านบาร์เรลต่อวัน ถือเป็นกรณีลดลงรุนแรงที่สุดตั้งแต่ช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 โดยคาดการณ์อุปสงค์น้ำมันในช่วง 2Q/69 จะปรับตัวลดลงจาก 1Q/69 ที่ 1.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน และคาดว่าอุปสงค์ในเมษายนจะปรับตัวลดลงมากถึง 2.3 ล้านบาร์เรลต่อวัน อย่างไรก็ตาม IEA คาดการณ์ว่าสมดุลน้ำมันจะขาดดุลมากถึง 3.7 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในช่วง 2Q/69 สะท้อนว่าอุปทานน้ำมันในตลาดลดลงมากกว่าอุปสงค์อย่างมีนัยสำคัญ

**แนวโน้มราคาน้ำมันดิบ 2Q/69** คาดว่ามีแนวโน้มเฉลี่ยปรับตัวสูงขึ้นจาก 1Q/69 เนื่องจากผลกระทบโดยตรงจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง จากการปิดช่องแคบฮอร์มุซ ทำให้ปริมาณเรือผ่านเข้าออกลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากค่าเฉลี่ยปกติ โดยการขนส่งน้ำมันทางเรือบริเวณช่องแคบฮอร์มุซลดลง 20 ล้านบาร์เรลต่อวัน เหลือเพียง 3.8 ล้านบาร์เรลต่อวัน ถึงแม้ว่าผู้ผลิตน้ำมันดิบในตะวันออกกลางจะมีการเพิ่มการขนส่งน้ำมันดิบไปยังบริเวณท่าเรือ Yanbu และท่าเรือฟูไจราห์ ซึ่งอยู่นอกช่องแคบฮอร์มุซเพิ่มเติม จากเดิม 4 ล้านบาร์เรลต่อวัน เป็น 7.2 ล้านบาร์เรลต่อวัน แต่ภาพรวมอุปทานน้ำมันยังคงได้รับผลกระทบมากถึง 13 ล้านบาร์เรลต่อวัน จากผลกระทบดังกล่าวทำให้ภาพรวมอุปทานน้ำมันลดลง 360 ล้านบาร์เรลในเดือนมีนาคม และคาดการณ์ว่าในเดือนเมษายนจะลดลง 440 ล้านบาร์เรล อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดิบได้รับปัจจัยกดดันจากความพยายามในการเจรจาสันติภาพระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่าน โดยสหรัฐฯ แสดงความประสงค์ที่จะให้อิหร่านกลับมาเปิดช่องแคบฮอร์มุซ เพื่อลดความกดดันต่ออุปทานน้ำมันในตลาดโลก รวมถึงการประกาศขยายระยะเวลาหยุดยิงของสหรัฐฯ ออกไปอย่างไม่มีกำหนด ส่งผลให้ความรุนแรงและการโจมตีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานในภูมิภาคตะวันออกกลางลดลง โดยคาดการณ์ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยในปี 2569 อยู่ที่ 62-104 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

**สถานการณ์ของน้ำมันสำเร็จรูปในช่วง 2Q/69** คาดว่า น้ำมันเบนซินยังคงดึงตัวจากความกังวลด้านการขนส่งบริเวณช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้หลายประเทศปรับลดกำลังการผลิต โดยหลักมาจากจีนที่มีการจำกัดการส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป สอดคล้องกับภาพรวมการผลิตน้ำมันเบนซินลดลง 0.27 ล้านบาร์เรลต่อวัน จากช่วงเดียวกันปีก่อน รวมถึงผู้ผลิตในเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเกาหลีใต้ทยอยปรับลดกำลังการผลิตเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ความต้องการน้ำมันเบนซินมีแนวโน้มลดลง โดยหลักมาจากการใช้ของจีนยังคงลดลงต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะหดตัวจากการเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมาตรการประหยัดพลังงาน เช่น การทำงานที่บ้าน

(Work Form Home) ทำให้การจับขี้ในหลายประเทศชะลอตัว นอกจากนี้ราคาน้ำมันที่ยังอยู่ในระดับสูงในสหรัฐฯ ทำให้ช่วงฤดูจับขี้ (Driving Season) อ่อนตัวลง **น้ำมันดีเซล** การเติบโตของอุปสงค์น้ำมันดีเซลในเอเชียช่วง 2Q/69 นั้นใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยคาดว่าประเทศอินเดียจะมีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ จากเศรษฐกิจและภาคการผลิตที่แข็งแกร่ง รวมทั้งเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ยังคงมีการเติบโตเล็กน้อย ขณะที่อุปทานในเอเชียคาดว่าได้รับปัจจัยกดดันจากการลดกำลังการผลิตในเอเชียคาดว่าจะหดตัวจากช่วงเดียวกันในปีก่อนหน้า 0.50 ล้านบาร์เรลต่อวัน การส่งออกน้ำมันดีเซลจากรัสเซียจะเริ่มกลับมาดำเนินการได้บางส่วน หลังเหตุการณ์โรงกลั่นน้ำมันถูกโจมตี แต่ยังไม่สามารถฟื้นตัวกลับสู่ภาวะปกติ แต่อย่างไรก็ตาม ในยุโรปคาดว่าจะได้รับการบรรเทาจากนโยบายการระบาย SPR โดยกลุ่มประเทศ OECD ที่มีการสำรองน้ำมันดีเซลไว้ในระดับสูง ทำให้ลดการพึ่งพาการนำเข้าจากเอเชีย ขณะที่บางประเทศในเอเชีย เช่น เกาหลีใต้ทยอยส่งออกน้ำมันดีเซลในช่วง 2Q/69 เพิ่มขึ้น สอดคล้องกับปริมาณน้ำมันดีเซลคลังเชิงพาณิชย์ที่สิงคโปร์มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้แนวโน้มระดับราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงก่อนหน้ากดดันต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่ง รวมทั้งมาตรการประหยัดพลังงาน **น้ำมันอากาศยาน/น้ำมันก๊าด** ได้รับปัจจัยสนับสนุนจากความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานทั่วโลกยังเพิ่มขึ้นเล็กน้อย รวมทั้งความต้องการในเอเชียยังคงเติบโตเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ประกอบกับการผลิตน้ำมันอากาศยานในเอเชียคาดว่าจะลดลงมากถึง 0.53 ล้านบาร์เรลต่อวัน โดยหลักมาจากประเทศจีนที่การผลิตน้ำมันอากาศยานหดตัว 0.36 ล้านบาร์เรลต่อวัน ในขณะที่อินเดีย เกาหลีใต้ และกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีการเพิ่มสัดส่วนการผลิตน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินแทนการผลิตน้ำมันอากาศยาน เพื่อความมั่นคงทางพลังงานในประเทศ อย่างไรก็ตาม การเติบโตของอุปสงค์น้ำมันอากาศยานนั้นได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ที่ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น ทำให้การชะลอการเดินทางระหว่างประเทศมากขึ้น ขณะที่สายการบินทยอยปรับเพิ่มขึ้นค่าตั๋วโดยสารให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันในตลาดโลก และยกเลิกเส้นทางการบินหลายเส้นทาง โดยเฉพาะในภูมิภาคตะวันออกกลางและยุโรป

**OR** คาดว่าสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางยังคงมีความไม่แน่นอน เพิ่มความผันผวนต่อตลาดพลังงานโดยรวมทั่วโลก ทั้งในด้านอุปสงค์ อุปทาน ทำให้ต้นทุนการจัดหาผลิตภัณฑ์ที่จะแกว่งตัวอยู่ในระดับสูง โดยพฤติกรรมการใช้้ำมันของผู้บริโภค อาจมีการปรับตัวให้สอดคล้องกับระดับราคาพลังงาน ส่งผลต่อเนื้อให้มีความระมัดระวังในการใช้จ่าย ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว OR วิเคราะห์ความเสี่ยงให้ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อติดตามและควบคุมให้ยังสามารถรักษาอัตรากำไรในระยะกลางและระยะยาวที่เหมาะสม อาทิได้มีการบริหารจัดการต้นทุน รวมถึงระดับสินค้าคลังให้สอดคล้องกับความต้องการใช้ในประเทศ การเข้าทำบริหารความเสี่ยงผลิตภัณฑ์น้ำมัน การปรับราคาขายให้สอดคล้องกับต้นทุน เป็นต้น ทั้งนี้ในระยะสั้นมีแนวโน้มที่ผลการดำเนินงานโดยรวมอาจมีความผันผวน

# การบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืน

ท่ามกลางความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์โลกและความผันผวนของตลาดพลังงานในปัจจุบัน OR ได้เร่งปรับกลยุทธ์สู่การสร้างความยืดหยุ่นเชิงรุก เพื่อรักษาเสถียรภาพของการดำเนินงานและมุ่งมั่นส่งมอบสินค้าและบริการได้อย่างต่อเนื่อง ตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ทั้งลูกค้า คู่ค้า ภาคธุรกิจ และประชาชนทั่วไป

ภายใต้บริบทดังกล่าว OR ได้ดำเนินแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management System: BCMS) โดยมุ่งเน้นการหาแนวทางในการจัดส่งสินค้าให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างต่อเนื่องเป็นสำคัญ ทั้งการเร่งการดำเนินงานด้านปฏิบัติการ การบริหารระบบขนส่งและจัดส่ง รวมถึงการประสานงานด้านระบบจัดหาจากหลากหลายแหล่ง เพื่อบรรเทาผลกระทบและรักษาการให้บริการแก่ลูกค้าได้อย่างดีที่สุดในสถานการณ์ที่มีข้อจำกัด

นอกจากนี้ OR ยังมีการจัดตั้งและเปิดศูนย์บริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อติดตาม ประเมิน และบริหารจัดการสถานการณ์ให้ทันท่วงทีในกรณีภาวะวิกฤต ทั้งในระดับหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการประสานงานกับภาครัฐ อาทิ กระทรวงพลังงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนนโยบายพลังงานของประเทศและเพื่อประโยชน์สาธารณะ โดย OR พร้อมปฏิบัติตามแนวทางที่ภาครัฐกำหนด เพื่อให้การดำเนินธุรกิจสามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ OR ได้พัฒนาและดำเนินระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการรับรอง ISO 22301 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565 จนถึงปัจจุบัน จากสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่มุ่งเน้นการเตรียมความพร้อม การตอบสนอง และการฟื้นฟูจากเหตุการณ์วิกฤตที่อาจส่งผลให้ธุรกิจหยุดชะงักอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมขอบเขตห่วงโซ่คุณค่าการดำเนินธุรกิจที่สำคัญ 3 ขอบข่ายธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจ Mobility (การจัดหา การรับ การเก็บ การจัดส่ง และการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปีโตรเลียม) ธุรกิจหล่อสี้น (การจัดหา การบริหารคลังสินค้า การจัดส่งและการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์หล่อสี้น) และธุรกิจกาแฟ Cafe Amazon (การจัดหาวัตถุดิบ การผลิต การบริหารคลังสินค้า การจัดส่งและการจัดจำหน่ายกาแฟ)

ซึ่งทั้งหมดนี้สะท้อนถึงความพยายามและความมุ่งมั่นของ OR ในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ และความตั้งใจในการดำเนินธุรกิจเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าและประชาชนได้อย่างต่อเนื่อง

